Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11454**

19. Wahlperiode 08.07.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Lisa Paus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/10846 –

Bestand, Testverfahren und Förderung von Plug-in-Hybridfahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge zugelassen sind (www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet). Dazu zählen auch Plug-in-Hybridfahrzeuge und insbesondere Plug-in-Hybrid-Pkw.

Im Gegensatz zu rein batterieelektrischen Autos fahren Plug-in-Hybride jedoch nur teilweise elektrisch, da sie bei leerer Antriebsbatterie den konventionellen Verbrennungsmotor nutzen. Zwar wird den Fahrzeugen im Typgenehmigungsverfahren ein bestimmter CO_2-Ausstoß bescheinigt, doch oftmals liegt das reale Emissions- und Verbrauchsverhalten der Fahrzeuge deutlich darüber (vgl. www.theicct.org/publications/laboratory-road-2018-update). Auch die ermittelte elektrische Reichweite wird unter realen Fahrbedingungen oftmals nicht erreicht.

Insbesondere hängt das reale Emissions- und Verbrauchsverhalten maßgeblich davon ab, wie oft das Fahrzeug tatsächlich geladen wird bzw. wie oft der Verbrennungsmotor genutzt wird, weil die Antriebsbatterie leer ist. Der Verband der Automobilindustrie stellt fest, dass sich der Kraftstoffverbrauch bei Langstreckenfahrten „auf dem Niveau eines klassischen Verbrennungsmotors“ befindet (www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/WLTP-realitaetsnaehere-Ergebnisse-beim-Kraftstoffverbrauch/WLTP-Wie-werden-Plug-in-Hybride-und-Elektroautos-gemessen.html). Grundsätzlich sind sogar höhere CO_2-Emissions- und Verbrauchswerte als bei einem herkömmlichen Auto mit Verbrennungsmotor möglich, da in Plug-in-Hybriden zwei Antriebe verbaut sind, die zu einem höheren Gewicht und folglich zu einem höheren Kraftstoffverbrauch führen können (www.t-online.de/auto/elektromobilitaet/id_76994590/Plug-in-hybrid-ister-das-perfekte-auto-.html).

Trotz dieser nach Ansicht der Fragesteller bedenklichen ökologischen Bilanz fördert die Bundesregierung solche Plug-in-Hybrid-Pkw, die im Testverfahren eine bestimmte elektrische Mindestreichweite oder einen bestimmten maxima-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

len CO_2-Emissionswert besitzen, auf unterschiedliche Weise. Für solche Fahrzeuge können z. B. niedrigere Steuersätze für Dienstwagen, Kaufprämien und Bevorrechtigungen im Straßenverkehr in Anspruch genommen werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Methodische Vorbemerkungen zu fahrzeugstatistischen Fragen:

Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge („Plug-In-Hybride“ oder OVC-HEVs) werden erst seit 2012 in den Neuzulassungsstatistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) ausgewiesen. Die geforderten Zeitreihen beginnen daher jeweils mit dem Berichtsjahr 2012.

In den Daten des KBA zur Fahrzeugstatistik werden drei CO_2-Werte gespeichert:

1) der gemessene NEFZ-Wert (eines NEFZ-geprüften Fahrzeugs),
2) der korrelierte NEFZ-Wert (eines WLTP-geprüften Fahrzeugs) sowie
3) der gemessene WLTP-Wert.

Für die Berechnung der durchschnittlichen elektrischen Reichweite (Fragen 9 bis 11, 13, 21, 33) werden jeweils die in den beiden Testverfahren (NEFZ, WLTP) festgestellten Reichweiten eingesetzt, sofern in den Statistikdaten verfügbar.

Bei allen modellbezogenen Auswertungen (Fragen 9 bis 13, 33) ist zu beachten, dass die ausgewiesenen Werte zur CO_2-Emission und elektrischer Reichweite jeweils Durchschnittswerte darstellen, die über alle Fahrzeuge des betreffenden Modells (im Falle gültiger Angaben) berechnet wurden. Dies bedeutet, dass einzelne Fahrzeuge auch mehr oder weniger deutlich abseits dieses Mittelwerts liegen können und somit gegebenenfalls den in den Fragen angeführten Kriterien nicht entsprechen, während das Modell selbst diesen genügt.

Siehe auch ergänzende Hinweise, die zur Ermittlung der Mittelwerte bei den Antworten zu den Fragen 6, 9, 11, 12, 20 und 33 betrachtet wurden.

1. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw und wie viele Pkw insgesamt sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen (bitte jeweils nach Segmenten aufschlüsseln)?

Segmente	Insgesamt	darunter Plug-In-Hybrid
Minis	3.284.416	-
Kleinwagen	8.958.018	6.922
Kompaktklasse	12.047.890	25.781
Mittelklasse	6.497.440	9.331
Obere Mittelklasse	1.959.651	4.969
Oberklasse	286.294	2.612
SUVs	3.144.333	9.955
Geländewagen	2.400.305	5.481
Sportwagen	900.307	1.126
Mini-Vans	2.020.667	13
Großraum-Vans	2.065.887	-
Utilities	1.846.016	1
Wohnmobile	481.001	1
Sonstige	357.062	804
Fehlende Angabe	846.497	1
Insgesamt	47.095.784	66.997

Stand: 1. Januar 2019

2. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw und wie viele Pkw insgesamt wurden in den vergangenen zehn Jahren in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personenkraftwagen insgesamt	3.082.504	2.952.431	3.036.773	3.206.042	3.351.607	3.441.262	3.435.778
darunter Plug-In-Hybrid	408	1.385	4.527	11.101	13.744	29.436	31.442

3. Wie verteilen sich die in den vergangenen zehn Jahren neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw sowie die in den vergangenen zehn Jahren insgesamt neu zugelassenen Pkw jeweils auf gewerbliche und private Halter (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personenkraftwagen insgesamt		3.082.504	2.952.431	3.036.773	3.206.042	3.351.607	3.441.262	3.435.778
davon	private Halter	1.176.115	1.120.125	1.099.033	1.098.068	1.173.088	1.224.943	1.249.011
	gewerbliche Halter	1.906.124	1.832.086	1.936.677	2.106.839	2.177.451	2.215.208	2.185.695
	unbekannte Haltergruppe	265	220	1.063	1.135	1.068	1.111	1.072
darunter Plug-In-Hybrid		408	1.385	4.527	11.101	13.744	29.436	31.442
davon	private Halter	129	285	770	1.312	2.590	8.792	10.537
	gewerbliche Halter	279	1.100	3.754	9.782	11.133	20.603	20.821
	unbekannte Haltergruppe	-	-	3	7	21	41	84

4. Wie verteilen sich die in den vergangenen zehn Jahren neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw sowie die in den vergangenen zehn Jahren insgesamt neu zugelassenen Pkw jeweils auf die Antriebsarten des Verbrennungsmotors (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

5. Wie hoch war das durchschnittliche Gewicht aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils, und wie hoch war das durchschnittliche Gewicht aller neu zugelassenen Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personenkraftwagen insgesamt	1.470	1.461	1.461	1.467	1.477	1.482	1.485
darunter Plug-In-Hybrid	1.660	1.744	1.714	1.751	1.860	1.828	1.840

Leergewicht in kg

6. Wie hoch waren die durchschnittlichen CO_2-Emissionen aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils, und wie hoch waren die durchschnittlichen CO_2-Emissionen aller neu zugelassenen Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personenkraftwagen insgesamt	142	136	133	129	127	128	130
darunter Plug-In-Hybrid	48	50	41	41	44	44	46

durchschnittliche CO_2-Emissionen in g/km

7. Wie hoch war die durchschnittliche elektrische Reichweite aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
durchschnittliche elektrische Reichweite in km	81,7	70,1	77,9	60,7	61,1	55,3	49,2

durchschnittliche elektrische Reichweite in km

8. Welche durchschnittliche Größe hatten neu zugelassene Plug-in-Hybrid-Pkw in den letzten zehn Jahren jeweils, und welche durchschnittliche Größe hatten neu zugelassene Pkw insgesamt in den letzten zehn Jahren jeweils (bitte unter Angabe von Fahrzeuglänge und -breite nach Jahren aufschlüsseln)?

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personenkraftwagen	Länge in mm	4.411	4.408	4.418	4.437	4.454	4.480	4.486
	Breite in mm	1.802	1.793	1.795	1.800	1.807	1.806	1.815
darunter Plug-In-Hybrid	Länge in mm	4.956	4.236	4.298	4.408	4.550	4.502	4.564
	Breite in mm	1.899	1.799	1.803	1.807	1.868	1.912	1.896

9. Bei welchen zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modellen gab es seit September 2018 die meisten Neuzulassungen (bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?

Marke	Modell	Anzahl der Neuzulassungen	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km	durchschnittliche elektrische Reichweite in km
MITSUBISHI	OUTLANDER	4.462	46	45,0
BMW	2ER	4.020	65	41,5
BMW	5ER	2.310	51	46,5
MINI	MINI	1.468	70	40,5
MERCEDES	E-KLASSE	1.086	42	51,4
VOLVO	XC60	700	69	34,5
KIA	NIRO	603	31	49,0
PORSCHE	PANAMERA	584	79	39,9
BMW	I3	567	19	197,1
VOLVO	XC90	528	80	41,5

10. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung seit September 2018 haben die geringsten elektrischen Reichweiten (bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen seit September 2018, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?

Marke	Modell	Anzahl der Neuzulassungen	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km	durchschnittliche elektrische Reichweite in km
JAGUAR	XJ	1	81	39,5
LAND ROVER	RANGE ROVER	171	80	39,5
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	372	80	39,5
PORSCHE	PANAMERA	584	79	39,9
MINI	MINI	1.468	71	40,5
BMW	2ER	4.020	65	41,5
VOLVO	XC90	528	80	41,5
MERCEDES	S-KLASSE	208	57	43,0
BMW	5ER	2.310	51	46,5
MERCEDES	E-KLASSE	1.086	43	51,4

Hinweis: Es wurden ausschließlich die WLTP-geprüften, ab September 2018 neu zugelassenen Plug-In-Hybrid-Pkw mit ihrem gemessenen CO_2-Wert in die Auswertung einbezogen; Neuzulassungen von NEFZ-geprüften Fahrzeugen blieben demnach unberücksichtigt.

11. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung seit September 2018 haben die höchsten CO_2-Emissionswerte (bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen seit September 2018, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?

Marke	Modell	Anzahl der Neuzulassungen	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km	durchschnittliche elektrische Reichweite in km
VOLVO	XC60	700	69	34,5
JAGUAR	XJ	1	81	39,5
LAND ROVER	RANGE ROVER	171	80	39,5
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	372	80	39,5
PORSCHE	PANAMERA	584	79	39,9
MINI	MINI	1.468	70	40,5
BMW	2ER	4.020	65	41,5
VOLVO	XC90	528	80	41,5
MERCEDES	S-KLASSE	208	57	43,0
MITSUBISHI	OUTLANDER	4.462	46	45,0

12. Welche Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle, die in Deutschland zugelassen werden können und deren CO_2-Emissionswerte im NEFZ-Testverfahren bei maximal 50 Gramm pro Kilometer liegen, besitzen im WLTP-Testverfahren CO_2-Emissionswerte von mehr als 50 Gramm pro Kilometer (bitte unter Angabe der Antriebsart auflisten)?

Marke	Modellreihe	Kraftstoffart	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km nach NEFZ-Testverfahren	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km nach WLTP-Testverfahren
BMW	2ER	Hybridantrieb mit Benzin und extern aufladbarem elektrischen Speicher (Plug-in-Hybrid)	46	65
	5ER		47	51
VOLVO	90		46	61
	XC60		49	69
	XC90		49	81

Hinweis: Alle in den Jahren 2018 und 2019 neu zugelassenen, NEFZ- und WLTP-geprüften Plug-In-Pkw wurden betrachtet; Neuzulassungen von NEFZ-geprüften Fahrzeugen ab September 2018 wurden demnach einbezogen.

13. Welche Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle, die in Deutschland zugelassen werden, können und deren elektrische Mindestreichweite im NEFZ-Testverfahren bei mindestens 40 Kilometern liegt, besitzen im WLTP-Testverfahren eine elektrische Mindestreichweite von weniger als 40 Kilometern (bitte unter Angabe der Antriebsart auflisten)?

Marke	Modell	Antriebsart	durchschnittliche elektrische Reichweite in km nach NEFZ-Testverfahren	durchschnittliche elektrische Reichweite in km nach WLTP-Testverfahren
LAND ROVER	RANGE ROVER	Hybridantrieb mit Benzin und extern aufladbarem elektrischen Speicher (Plug-in-Hybrid)	51,0	39,5
	RANGE ROVER SPORT		51,0	39,5
PORSCHE	PANAMERA		50,6	39,9

14. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass das mittlerweile verbindliche WLTP-Testverfahren zur Ermittlung der CO_2-Emissionswerte bzw. der Verbrauchswerte sowie der elektrischen Reichweite bei Plug-in-Hybrid-Pkw zu realistischeren Werten gegenüber der bisherigen Ermittlung mit dem NEFZ-Testverfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus) geführt hat?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass das WLTP-Testverfahren eine realistischere Grundlage für die Ermittlung der CO_2-Emissionswerte für Plug-In-Hybrid-Pkw bildet. Die europäische Verordnung (EU) 2017/1151 beinhaltet einen neuen, dynamischeren Fahrzyklus, der auf realen Fahrstatistiken beruht, sowie die zugehörigen grundlegend überarbeiteten Testverfahren und -parameter, die die Realitätsnähe erhöhen und die Robustheit der ermittelten Prüfergebnisse verbessern. Noch stärker als bei anderen Antriebsarten sind die CO_2- und Verbrauchswerte bei Plug-In Hybridfahrzeugen nutzungsabhängig. Das Nachladeverhalten der Nutzerinnen und Nutzer ist entscheidend für den Anteil der elektrisch gefahrenen Kilometer und damit den mittleren Verbrauch und die mittleren CO_2-Emissionen.

Der WLTP sieht ein gegenüber dem NEFZ verbessertes, auf europäischen Fahrleistungsstatistiken beruhendes Verfahren zur Gewichtung zwischen elektrischem Fahrmodus und „Verbrennermodus“ in Abhängigkeit von der elektrischen Reichweite vor. Ein solches Gewichtungsverfahren ist zwingend erforderlich, um mit dem hieraus ermittelten gewichteten mittleren CO_2-Emissionswert eine vergleichbare, standardisierte Bemessungsgrundlage für die CO_2-Emissionen aller Neuwagen zu erhalten. Methodisch bedingt werden die von den einzelnen Verbrauchenden in ihrer Fahrpraxis beobachteten Werte um diesen statistischen Mittelwert streuen (nach oben und nach unten), da die Länge der Fahrstrecken und das Ladeverhalten stark nutzungsabhängig sind. Die Gesetzgebung für das

WLTP-Prüfverfahren sieht dabei vor, dass eine Neubewertung der Gewichtung erfolgen soll, wenn eine breitere Datenbasis bezüglich Fahrleistungen und Fahrmuster bei Plug-In-Hybridfahrzeugen vorliegt.

15. Welche quantitativen Daten besitzt die Bundesregierung, mit denen sich beziffern lässt, inwiefern die CO_2-Emissionswerte bzw. die Verbrauchswerte sowie die elektrische Reichweite bei Plug-in-Hybrid-Pkw tatsächlich realistischer geworden sind, und welche Erkenntnisse hat sie dazu insbesondere im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gewonnen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 17 bis 19 auf Bundestagsdrucksache 18/13619)?

Im Rahmen der Marktüberwachung des Kraftfahrt-Bundesamtes wurden bis dato lediglich Plug-In Hybrid-Fahrzeuge untersucht, die dem NEFZ-Testverfahren unterlagen. Zu Plug-In Hybrid-Fahrzeugen, die dem WLTP-Testverfahren unterliegen, liegen aktuell noch keine Daten vor.

16. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten, die mit dem NEFZ-Testverfahren ermittelt werden, und den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im Realbetrieb im Schnitt aus?

17. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten, die mit dem NEFZ-Testverfahren ermittelt werden, und elektrischen Reichweiten im Realbetrieb im Schnitt aus?

18. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten, die mit dem WLTP-Testverfahren ermittelt werden, und den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im Realbetrieb im Schnitt aus?

19. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten, die mit dem WLTP-Testverfahren ermittelt werden, und elektrischen Reichweiten im Realbetrieb im Schnitt aus?

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Bestimmung des durchschnittlichen Unterschieds zwischen den in Prüfzyklen ermittelten CO_2-Emissionswerten, Verbrauchswerten oder elektrischen Reichweiten und den entsprechenden Werten im Realbetrieb müssten diese Werte für alle zugelassenen Plug-In-Hybridfahrzeuge im Realbetrieb erhoben werden. Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Mit der Verordnung (EU) 2017/1151 ist in Europa seit dem 1. September 2018 das WLTP-Typprüfverfahren für die Erstzulassung von EU-typgenehmigten Pkw vorgeschrieben. Die Neuentwicklung des Fahrzyklus und die Anpassung der Messprozedur für die CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs (bzw. des Verbrauchs elektrischer Energie) erfolgt im Hinblick auf größtmögliche Realitätsnähe zum weltweiten Verkehrsgeschehen und Fahr-verhalten. Durch die Verbesserung und Neuformulierung der Messprozedur, durch Festsetzung wesentlich engerer Toleranzen sowie realitätsnaher Randbedingungen wird ein hohes Maß an Repräsentativität und Reproduzierbarkeit angestrebt.

Der „Realverbrauch“ hängt weiterhin von vielen Faktoren, wie beispielsweise vom Fahrstil, der Bela-dung des Fahrzeugs und den Umgebungsbedingungen, ab. Auch mit dem neuen Messverfahren wird es deshalb, trotz aller Verbesserungen, Abweichungen zwischen den im Genehmigungsverfahren ermittelten Werten und dem individuellen Verbrauch geben.

20. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im WLTP-Testverfahren im Gegensatz zum NEFZ-Testverfahren im Schnitt aus?

Anzahl	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km nach NEFZ-Testverfahren	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km nach WLTP-Testverfahren
45.096	45	58

Hinweis: Alle im Jahr 2018 und 2019 neuzugelassenen, NEFZ- und WLTP-geprüften Plug-In-Pkw wurden betrachtet.

21. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten im WLTP-Testverfahren im Gegensatz zum NEFZ-Testverfahren im Schnitt aus?

Anzahl	durchschnittliche elektrische Reichweite in km nach NEFZ-Testverfahren	durchschnittliche elektrische Reichweite in km nach WLTP-Testverfahren
45.096	49,4	44,2

22. Sieht die Bundesregierung weiteren Anpassungsbedarf bei den Testverfahren zur Ermittlung der CO_2-Emissionswerte bzw. Verbrauchswerte sowie der elektrischen Reichweiten (bitte begründen)?

23. Spricht sich die Bundesregierung weiterhin dafür aus, im Typgenehmigungsverfahren Messverfahren zur Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs unter realen Fahrbedingungen einzusetzen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 17 bis 19 auf Bundestagsdrucksache 18/13619)?

24. Im Rahmen welcher europäischen Gesetzgebungsverfahren wird die Entwicklung und Einführung solcher Messverfahren derzeit diskutiert?

25. Welche eigenen Vorschläge hat die Bundesregierung zur Entwicklung und Einführung solcher Messverfahren auf europäischer Ebene eingebracht?

Die Fragen 22 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Typgenehmigungsvorschriften zur Bestimmung der CO_2-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im WLTP unterliegen einer permanenten Weiterentwicklung. Mit der Verordnung (EU) 2018/1832 wurden Anforderungen hinsichtlich eines On-Board-Monitorings des Kraftstoff- bzw. Energieverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Die Informationen zum durchschnittlichen Verbrauch im realen Straßenbetrieb können z. B. genutzt werden, um zu verifizieren, ob die aktuellen Prüfprozeduren im Genehmigungsverfahren adäquat die durchschnittlichen, realen CO_2-Emissionen reflektieren.

In der Verordnung (EU) 2019/631 ist festgehalten, dass die tatsächliche Wirksamkeit der Ziele für die Senkung der CO_2-Emissionen stark davon abhängt, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren im Fahrbetrieb ist. Im Einklang mit dem wissenschaftlichen Gutachten 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO_2 emissions and laboratory testing“ („Die Lücke zwischen den CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahr-zeugen im Fahrbetrieb und in Labortests schließen“) und der Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der CO_2-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann, die nach dem WLTP-Prüfverfahren ermittelt werden.

Die sicherste Möglichkeit zur Gewährleistung der tatsächlichen Repräsentativität der Typgenehmigungswerte besteht im Rückgriff auf die Daten der im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs. Außerdem ist es im Interesse der Gewährleistung der Verfügbarkeit von Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen, die mit gasförmigen Kraftstoffen wie Wasserstoff angetrieben werden, angezeigt, dass die Normung der im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs im Rahmen der Durchführung der Verordnung (EU) 2017/1151 so schnell wie möglich voranschreitet. Die Festlegungen in den Verordnungen (EU) 2018/1832 und (EU) 2019/631 wurden seitens der Bundesregierung ausdrücklich unterstützt.

26. Wann wird die Bundesregierung die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung so novellieren, dass auf dem sogenannten Pkw-Label als Verbrauchswerte bzw. CO_2-Emissionswerte bei einem Neufahrzeug verpflichtend und ausschließlich die im WLTP-Testverfahren ermittelten Werte angegeben werden?

Die Europäische Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten die Einführung des WLTP-Prüfzyklus ab dem 1. Januar 2019. Bislang hat noch kein EU-Mitgliedstaat den WLTP-Zyklus im Rahmen der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnung umgesetzt. In Deutschland wird die Pkw-EnVKV derzeit überarbeitet. Die Veröffentlichung der novellierten Verordnung ist für das erste Halbjahr 2020 geplant.

27. Auf welche Weise wird die Bundesregierung sicherstellen, dass auf diesem Pkw-Label die kombiniert gewichteten Werte für Plug-in-Hybrid-Pkw angegeben werden können (vgl. www.heise.de/autos/artikel/Plug-in-Hybrid-Verbrauchsermittlung-im-WLTP-4225028.html?seite=2)?

Bei Plug-In-Hybridfahrzeugen ist im Certificate of Conformity (CoC) unter laufender Nummer 49.4 neben dem kombinierten Wert auch der Wert „kombiniert gewichtet“ aufgeführt und wird im Pkw-Label zukünftig angegeben werden.

28. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu dem tatsächlichen Anteil elektrisch gefahrener Kilometer bei Plug-in-Hybrid-Pkw insgesamt und insbesondere bei solchen Plug-in-Hybrid-Pkw, die als Dienst- oder Mietwagen genutzt werden?

29. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse über die tatsächlich elektrisch gefahrenen Kilometer bei Plug-in-Hybrid-Pkw zu gewinnen, und welche anderen Instrumente, Verfahren und Methoden nutzt sie dafür?

30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zu den tatsächlichen CO_2-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten bei Plug-in-Hybrid-Pkw insgesamt und insbesondere bei solchen Plug-in-Hybrid-Pkw, die als Dienst- oder Mietwagen genutzt werden?

31. Welche Forschungsprojekte hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben, um Erkenntnisse über die tatsächlichen CO_2-Emissionswerte bzw. Verbrauchswerte bei Plug-in-Hybrid-Pkw zu gewinnen, und welche anderen Instrumente, Verfahren und Methoden nutzt sie dafür?

Die Fragen 28 bis 31 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erkenntnisse zur Nutzung von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen finden sich in den Abschlussberichten des Projekts „PREMIUM“ (www.erneuerbar-mobil.de/projekte/premium).

Das Thema ist auch in der gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit beauftragten Berichterstattung zur Elektromobilitätsgesetz behandelt worden. Die Gutachter sprechen sich dafür aus, Plug-In-Hybride weiterhin im Anwendungsbereich zu behalten, da diese Fahrzeuge aufgrund der größeren Gesamtreichweite zu einer erhöhten Akzeptanz der Bevölkerung für Elektromobilität führen sollen und eine notwendige „Brücke“ zur rein elektrischen Mobilität darstellen.

32. Auf welche Weise stellt die Bundesregierung sicher, dass Plug-in-Hybrid-Pkw möglichst elektrisch gefahren werden?

Ein möglichst hoher elektrischer Anteil an der Fahrleistung von Plug-In-Hybrid-Pkw lässt sich vor allem dadurch erreichen, dass die Nutzer einen Vorteil durch das elektrische Fahren haben. Die Anpassung der entsprechenden Rahmenbedingungen wird Gegenstand der Beratungen des Klimakabinetts sein.

33. Welche Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung seit September 2018 erfüllen die Anforderungen an eine Bevorrechtigung im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 des Elektromobilitätsgesetzes (ein maximaler CO_2-Ausstoß von 50 Gramm pro Kilometer oder eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern; bitte unter Angabe der kumulierten Anzahl der Neuzulassungen, des CO_2-Emissionswerts und der elektrischen Reichweite pro Modell auflisten)?

Marke	Modellreihe	Anzahl	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km	durchschnittliche elektrische Reichweite in km
AUDI	A3, S3, RS3	138	39	46,1
	Q5	27	50	-
	Q7	37	49	54,7
BMW	2ER	4.057	65	41,5
	3ER	7	47	37,9
	5ER	2.394	51	46,6
	7ER	361	61	53,1
	I3	598	15	198,8
	I8	315	50	47,0
HYUNDAI	IONIQ	617	26	63,0
KIA	NIRO	768	31	50,9
	OPTIMA	125	34	60,8
LAND ROVER	RANGE ROVER	180	79	42,0
	RANGE ROVER SPORT	382	79	41,4
MERCEDES	A-KLASSE	20	27	-
	B-KLASSE	10	27	-
	E-KLASSE	1.110	43	50,0
	S-KLASSE	208	57	43,0
MINI	MINI	1.491	70	40,5
MITSUBISHI	OUTLANDER	4.558	46	45,2
PORSCHE	CAYENNE	112	71	43,5
	PANAMERA	778	74	42,6
TOYOTA	PRIUS	244	28	63,0
VOLVO	V 90	314	61	50,0
	XC90	535	79	43,2
VW	GOLF	98	38	47,6
	PASSAT	158	39	50,0

Hinweis: Alle ab September 2018 neu zugelassenen, NEFZ- und WLTP-geprüften Plug-In-Hybrid-Pkw werden ausgewiesen, jeweils mit ihrem gemessenen CO_2-Wert; Neuzulassungen von NEFZ-geprüften Fahrzeugen ab September 2018 wurden demnach einbezogen.

34. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw erfüllen derzeit die Anforderungen an eine Bevorrechtigung im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 des Elektromobilitätsgesetzes (ein maximaler CO_2-Ausstoß von 50 Gramm pro Kilometer oder eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern)?

Es erfüllen 49 083 Fahrzeuge die Anforderung an eine Bevorrechtigung im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 des Elektromobilitätsgesetzes.

35. Plant die Bundesregierung, bei einer Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes die geforderte elektrische Mindestreichweite für Plug-in-Hybridfahrzeuge anzuheben, um Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen zu können?

    Wenn ja, welche Anhebungen für welche Jahre plant die Bundesregierung?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung prüft, ob und wie die Voraussetzungen für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge im Elektromobilitätsgesetz angepasst werden.

36. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag im Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen, dass die Halbierung der Bemessungsgrundlage bei der Dienstwagenbesteuerung bei privater Nutzung eines Plug-in-Hybridfahrzeugs mit der Maßgabe verlängert wird, dass diese Fahrzeuge höhere elektrische Mindestreichweiten als im Elektromobilitätsgesetz gefordert aufweisen, insofern sie mehr als 50 Gramm CO_2 pro Kilometer ausstoßen?

37. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung insbesondere den Vorschlag im Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums, diese Mindestreichweite zwischen den Jahren 2022 und 2024 auf mindestens 60 Kilometer sowie zwischen den Jahren 2025 und 2030 auf mindestens 80 Kilometer anzuheben?

38. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag im Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums, eine Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Elektrolieferfahrzeuge einzuführen?

39. Aus welchem Grund ist im Referentenentwurf vorgesehen, diese Sonderabschreibung nur für Lieferfahrzeuge (Klassen N1 und N2 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von maximal 7,5 Tonnen) zu ermöglichen, wohingegen der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD diese Einschränkung nicht vorsieht (vgl. Koalitionsvertrag, S. 77)?

Die Fragen 36 bis 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Referentenentwurf befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

40. Wie viele Dienstfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?

41. Wie viele Plug-in-Hybridfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Dienstfahrzeuge zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?

42. Wie viele rein batterieelektrische Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Dienstfahrzeuge zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?

Die Fragen 40 bis 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Stand vom 1. Januar 2019 gibt es in Deutschland 5 067 448 gewerbliche Halter von Pkw, davon sind 33 673 Plug-In-Hybrid und 39 372 batterieelektrische Fahrzeuge. Über den Anteil an gewerblich genutzten Pkw, zu denen auch die Pkw des Kfz-Gewerbes (z. B. Händler, Vermieter) zählen, und über die private Nutzung dieser Fahrzeuge liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

43. Inwiefern plant die Bundesregierung bei einer Verlängerung der Kaufprämie die Prämie für Plug-in-Hybridfahrzeuge zu streichen oder deutlich zu senken?

Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016, geändert am 26. Februar 2018, gilt derzeit für den Förderzeitraum bis Juni 2019. Die Richtlinie gilt seit dem 1. Juli 2019 in ihrer bestehenden Form, also mit identischen Fördersätzen und gleichen Voraussetzungen an die zu fördernden Fahrzeuge, bis Ende Dezember 2020 fort. Die Verlängerung wurde am 5. Juni 2019 im Bundeanzeiger veröffentlicht. Ergänzt wird sie um eine Fördermöglichkeit für den Einbau eines akustischen Warnsystems für blinde und sehbehinderte Menschen. Die Ergänzung erfolgt, da Elektrofahrzeuge bei geringen Geschwindigkeiten sehr leise und akustisch kaum wahrnehmbar sind. Die Fördersumme beträgt pauschal 100 Euro. Die neue Förderung gilt bis zum 31. Dezember 2020 bzw. bis das derzeit geplante Fördervolumen verausgabt ist.

Eine unterschiedliche Förderung von Plug-In-Hybridfahrzeuge im Rahmen der Richtlinie Umweltbonus ist derzeit nicht geplant. In der Bundesregierung wird weiterhin über eine verbesserte Nachhaltigkeit in der Mobilität und damit über die Möglichkeiten weiterer Anpassungen der Förderrichtlinie diskutiert.

44. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkw mussten zwischenzeitlich oder dauerhaft von der „Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge“ gestrichen werden, da das WLTP-Testverfahren zu einem Anstieg der CO_2-Emissionswerte über den Schwellenwert von 50 Gramm pro Kilometer geführt hat?

Die Umstellung auf WLTP betrifft 32 Fahrzeuge, welche sich auf der Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge befinden.

Anlage 1

Kraftstoffart	Code zur Kraftstoffart	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
		Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Unbekannt	0000	11	0,0	12	0,0	44	0,0	23	0,0	2	0,0	5	0,0	3	0,0
Benzin	0001	1.552.310	50,4	1.502.361	50,9	1.533.569	50,5	1.611.326	50,3	1.746.291	52,1	1.986.488	57,7	2.142.700	62,4
Diesel	0002	1.486.119	48,2	1.403.113	47,5	1.452.565	47,8	1.538.451	48,0	1.539.596	45,9	1.336.776	38,8	1.111.130	32,3
Vielstoff	0003	1	0,0	4	0,0	2	0,0	2	0,0	5	0,0	-	-	-	-
Elektro	0004	2.956	0,1	6.051	0,2	8.522	0,3	12.363	0,4	11.410	0,3	25.056	0,7	36.062	1,0
Flüssiggas	0005	5	0,0	6	0,0	3	0,0	1	0,0	9	0,0	3	0,0	5	0,0
Benzin oder Flüssiggas	0006	11.460	0,4	6.251	0,2	6.231	0,2	4.715	0,1	2.981	0,1	4.397	0,1	4.658	0,1
Benzin oder kompr. Erdgas	0007	1.717	0,1	1.245	0,0	3.338	0,1	2.390	0,1	1.358	0,0	2.015	0,1	8.167	0,2
Benzin und Elektro	0008	18.663	0,6	22.579	0,8	21.059	0,7	16.666	0,5	32.228	1,0	54.009	1,6	81.503	2,4
Erdgas	0009	3.498	0,1	6.590	0,2	4.856	0,2	2.895	0,1	1.882	0,1	1.708	0,0	2.637	0,1
Diesel und Elektro	0010	2.363	0,1	2.384	0,1	1.849	0,1	5.862	0,2	2.024	0,1	1.228	0,0	17.312	0,5
Wasserstoff	0011	17	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wasserstoff und Elektro	0012	3	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,0	-	-
Wasserstoff oder Benzin kombiniert mit Elektro	0014	-	-	-	-	1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Brennstoffzelle mit Primärenergie Wasserstoff	0015	24	0,0	22	0,0	8	0,0	74	0,0	49	0,0	120	0,0	151	0,0
Brennstoffzelle mit Primärenergie Benzin	0016	3	0,0	2	0,0	5	0,0	1	0,0	3	0,0	1	0,0	3	0,0
Brennstoffzelle mit Primärenergie Ethanol	0018	9	0,0	-	-	-	-	1	0,0	1	0,0	1	0,0	-	-
Vielstoff und Elektro	0019	-	-	-	-	-	-	1	0,0	-	-	-	-	-	-
Methan	0020	1	0,0	1	0,0	3	0,0	3	0,0	4	0,0	3	0,0	1	0,0
Benzin oder Methan	0021	2	0,0	1	0,0	-	-	-	-	1	0,0	-	-	-	-
Erdgas und Elektro	0022	1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Benzin und Ethanol	0023	2.931	0,1	423	0,0	157	0,0	63	0,0	17	0,0	13	0,0	3	0,0
Benzin und Elektro (Plug-In-Hybrid)	0025	398	0,0	1.025	0,0	4.094	0,1	10.665	0,3	12.693	0,4	28.244	0,8	30.839	0,9
Diesel und Elektro (Plug-In-Hybrid)	0026	9	0,0	360	0,0	432	0,0	436	0,0	1.051	0,0	1.191	0,0	583	0,0
Erdgas und Elektro (Plug-In-Hybrid)	0030	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,0
Wasserstoff oder Benzin und Elektro (Plug-In-Hybrid)	0031	1	0,0	-	-	1	0,0	-	-	-	-	1	0,0	-	-
Brennstoffzelle und Wasserstoff (Hybrid)	0035	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,0
Brennstoffzelle und Wasserstoff (Plug-In-Hybrid)	0036	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	0,0
Andere	9999	2	0,0	1	0,0	34	0,0	104	0,0	2	0,0	1	0,0	-	-
Insgesamt		3.082.504	100,0	2.952.431	100,0	3.036.773	100,0	3.206.042	100,0	3.351.607	100,0	3.441.262	100,0	3.435.778	100,0



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333